

Belgian Ships Archive

3

Driemaandelijks maritiem magazine
1^{ste} jaargang [juli-september]

Verantwoordelijke uitgever: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw,
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen
Ondernemingsnummer 0820.847.256

Voorwoord

Beste lezer

Het derde magazine is klaar. We blijven met vol enthousiasme verder werken aan ons **gratis, digitaal (pdf)**, B.S.A. magazine **voor onze leden**. We zijn trots te melden dat er al enkele personen zich geroepen voelden om ons te helpen het magazine te vullen met goede artikels.

Ook zijn wij fier deze artikels te kunnen illustreren met foto's en tekeningen uit ons ruim archief of door giften van medewerkers of mensen met een maritiem hart.

Wij vragen nog altijd mensen die zich geroepen voelen om mee te werken aan ons magazine door middel van het inzenden van lijsten, artikels en verhalen over ons maritiem verleden en heden.

Wij wensen jullie alvast veel plezier met ons derde exemplaar van ons magazine dat weer boordevol maritiem nieuws staat.

Alle communicatie omtrent ons magazine kan steeds via ons email adres:

BSA-magazine@hotmail.com

De redactie

B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw

Niet leden kunnen een jaarlijks abonnement onderschrijven. De prijs hiervoor bedraagt €25 voor 4 nummers per jaar in een digitaal kopie (pdf) en €50 voor 4 nummers per jaar op een papieren versie (gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €60). De bijdrage kan gestort worden via onze Dexia rekening nr. 068-2521005-02 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Leden kunnen ook per jaar inschrijven op een abonnement op een papieren versie. De prijs hiervoor bedraagt €25 voor 4 nummers per jaar (Gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €32,10)

De bijdrage kan gestort worden via onze Dexia rekening nr. 068-2521005-02 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Voor extra informatie op een van deze abonnementen:

BSA-magazine@hotmail.com

Clubnieuws

Ons lokaal: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen
Telefoon: 03 233 40 47

Openingsuren:

Op Afspraak:	Maandag	9-12 u	(kapitein Busschaert Pierre)
	Woensdag	9-12 u - 13-15 u	(Houtters Jean)
	Vrijdag	9-12 u	(kapitein Busschaert Pierre)
	Dinsdag	9-12 u - 13-15 u	(Verhoeven Frans)
	Donderdag	9-12 u - 13-15 u	(Verhoeven Frans)

Zater, Zon & feestdagen gesloten.

Alle gepubliceerde gegevens in dit magazine zijn copyright. Geen enkel deel mag worden gereproduceerd in welke vorm tenzij goedgekeurd, schriftelijk, door de uitgever of de auteur.

Artikels, scheepslijsten en foto's zijn geschreven, samengesteld of opgesteld onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van hun auteurs, die blijven de eigenaars van hun bijdrage.

Alle correspondentie in verband met dit magazine dient te worden gericht tot de uitgever of de auteur van de artikels, scheepslijsten of foto's.

De Belgian Ships Archive (B.S.A.) is een tijdschrift, uitgegeven door en voor rekening van schepen enthousiastelingen. Haar voornaamste doel is om maritieme informatie, te registreren bij voorkeur maar niet uitsluitend, van de Belgische nautische scène, deze te promoten en maritiem historisch onderzoek te bevorderen.

Verantwoordelijke: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen

Belgische koopvaardij

Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van begin 2010 tot en met 20 april 2010 (by wilfran)

AQUILINE Ro/Ro schip, eigendom van Dart 9 Ltd. uit Londen /UK, (manager N.V. Ubem, Wilrijk-Antwerpen) – doorhaling registratie op 1 april.

CAP FELIX olietanker, eigendom van de N.V. Euronav (CMB) uit Antwerpen - Registratie certificaat van financiële zekerheid op 10/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)

CMB BIWA bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International & N.V. Conti-Lines uit Berchem-Antwerpen (Manager N.V. Bocimar International (CMB), Berchem-Antwerpen) - Zeebrief nr. KV 244, uitgereikt op 02/03/10 (vorige eigenaar N.V. Delphis)

EQUINE Ro/Ro schip, eigendom van de S.A. Waterways uit Luxembourg /LUX, (manager N.V. Cobelfret, Ferries Wilrijk-Antwerpen) – doorhaling registratie op 13 januari.



EXELSIOR gastanker, eigendom van de N.V. Excelsior (Exmar Group) uit Antwerpen - nieuwe zeebrief nr. KV 241 (vorige zeebrief vervallen)

EXPEDIENT gastanker, eigendom van de N.V. Expedient (Exmar Group) uit Antwerpen - (Nieuwbouw) nieuwe zeebrief nr. KV 247, uitgereikt op 02/04/10.

FELICITY olietanker, eigendom van de N.V. Euronav (CMB) uit Antwerpen - Registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)

FLANDERS HARMONY gastanker, eigendom van de N.V. Exmar Shipping (Exmar Group) uit Antwerpen - Registratie certificaat van financiële zekerheid op 02/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)

FRATERNITY olietanker, eigendom van de N.V. Euronav (CMB) uit Antwerpen - Registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)

LOWLANDS PATRASCHÉ bulkcarrier, eigendom van de N.V. Cobelfret, bulkcarriers uit Wilrijk-Antwerpen – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 243, uitgereikt op 19/02/10.

MINERAL BELGIUM bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International (CMB) uit Antwerpen - nieuwe zeebrief nr. KV 240 (vorige zeebrief vervallen)

MINERAL LIBIN bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International (CMB) uit Antwerpen - doorhaling registratie op 11 maart.

PACIFIC LAGOON olietanker, eigendom van de N.V. Euronav (CMB) uit Antwerpen - Registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)



RAFOLY vrachtschip, eigendom van de B.V.B.A. Rafoly uit Deurne – nieuwe zeebrief nr. KV 242 (vorige zeebrief vervallen)

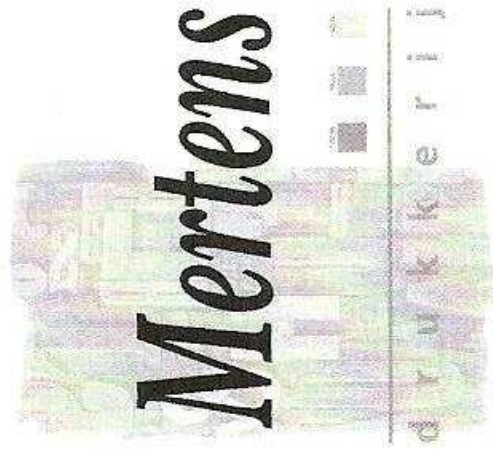
SERPENTINE Ro/Ro schip, eigendom van Dart 9 Ltd. uit Londen /UK, (manager N.V. Ubem, Wilrijk-Antwerpen) - Zeebrief nr. KV 246, uitgereikt op 04/03/10 (vorige eigenaar Jacobs VII Ltd.) – stopzetting rompbevrachting – inschrijving Belgisch Register der Zeeschepen op 01/03/10.

STAR FLYER passagiersschip, eigendom van de N.V. Star Flyer uit Gent - Toestemming verlenging rompbevrachting in het Groot-Hertogdom Luxemburg.

TI CREATION olietanker, eigendom van de N.V. Euronav (CMB) uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 245 (vorige zeebrief vervallen) - Registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)

TI EUROPE olietanker, eigendom van de N.V. Euronav (CMB) uit Antwerpen – Registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)

Voor verzorgd
drukwerk...



Grote Markt 30 • 9120 Beveren • Tel. 03/775 80 38
Fax 03/755 31 88 • E-mail : info@druckmertens.be

TI HELLAS olietanker, eigendom van de N.V. Euronav (CMB) uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 251 (vorige zeebrief vervallen) - Registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)

TI TOPAZ olietanker, eigendom van de N.V. Euronav (CMB) uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 248 (vorige zeebrief vervallen) - Registratie certificaat van financiële zekerheid op 12/02/10 (periode 20/02/2010 – 20/02/2011)

URSINE Ro/Ro schip, eigendom van de S.A. Waterways uit Luxembourg /LUX, (manager N.V. Cobelfret, Ferries Wilrijk-Antwerpen) – doorhaling registratie op 18 maart.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Bagger- en vlottend aannemersmaterieel

Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van begin 2010 tot en met 20 april 2010 (by wilfran)

ALBATROS kraanponton, eigendom van de N.V. KBC Lease Belgium uit Leuven - nieuwe zeebrief nr. ZA 954, uitgereikt op 06/04/10 (vorige eigenaar N.V. Herbosch-Kiere – nu exploitant)

BIGG BOSS lepelbaggeraar, eigendom van de N.V. Baggerwerken Decloedt & zoon uit Oostende – herinschrijving, zeebrief nr. ZA 953, uitgereikt op 29/03/10.

LANGE WAPPER sleepopperzuiger, eigendom van de N.V. Dredging International uit zwijndrecht & N.V. Baggerwerken Decloedt & Zn uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. ZA 955 (vorige zeebrief vervallen)

ZENNE lepelbaggeraar, eigendom van de S.A. Kalis uit Namen - nieuwe zeebrief nr. ZA 940, uitgereikt op 15/03/10 (vorige eigenaar N.V. Dredging International)

BRANDARIS bijstandsvaartuig, eigendom van de B.V.B.A. Ship Support Technics uit Nieuwpoort – nieuwe zeebrief nr. ZA 929 (vorige zeebrief vervallen + adreswijziging)

HELGOLAND ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 957, uitgereikt op 13/04/10.

NORMA bergingsvaartuig, N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon, N.V. Ondernemingen Jan De Nul, N.V. Dredging Environmental & Marine Engineering & N.V. Herbosch-Kiere alle verenigd in Zwijndrecht (manager Dredging International uit zwijndrecht) – nieuwe zeebrief nr. ZA 930, uitgereikt op 22/02/10 (exploitant-manager)

OCTOPUS ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe zeebrief nr. ZA 956 (vorige zeebrief vervallen)

PROVIDER bijstandsvaartuig, eigendom van de B.V.B.A. Ship Support Technics uit Nieuwpoort – nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 932, uitgereikt op 05/03/2010.

UNION MANTA offshore + sleepboot, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. ZA 937, uitgereikt op 08/03/2010 (vorige eigenaar N.V. URS Ocean Towage)

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Op onze binnenwateren

Antwerpen

Verschrikkelijke maritieme ramp in Antwerpen.

De haven van Antwerpen was dinsdagmorgen, 3 maart 1868, het toneel van een ramp met vreselijke gevolgen, één van de ergste de laatste tijden.

Het was ongeveer zeven uur, toen een massa mensen door een enorme explosie zich naar de haven begaven. Een verschrikkelijke aanblik ontmoette hun ogen.

De Engelse schoener Mary Ann, kapitein Marshall, stond in vuur en vlam door een ontploffing van één van de 500 vaten, die de lading van het schip vertegenwoordigde. De luiken, masten en een deel van de rails waren weg geslingerd over een grote afstand en het schip zelf zag eruit als een grote oven.

De bemanning bestond uit vier mannen: Kapitein Marshall, de tweede (stiefzoon van de kapitein) en twee matrozen. De vrouw van de kapitein, Miss Marshall was ook aan boord. Nauwelijks na het plaatsvinden van de explosie zagen de mensen aan het dichtstbijzijnde gebouw een man in de vlammen, mee omhoog vliegen en neerkomen op de voorkant van het schip, als bij wonder kwam hij overeind en sprong in de Schelde.

De douanebeambten in een toegesneld sloepje erkende de stiefzoon van de kapitein in het water. Sommige van zijn kleding was verbrand en hij vertoonde een grote brandwonde in zijn nek. Een paar ogenblikken later verscheen op het dek Kapitein Marshall, halfnaakt, lopend in het wild in het inferno. Zijn shirt aan flarden en zijn benen gehuld in de vlammen. De ongelukkige, verrast in zijn slaap heeft zijn vrouw willen redden en was hierdoor in problemen gekomen. Het verschrikkelijk spektakel duurde slechts een paar pijnlijke seconden. Marshall viel in het water en sloeg zelfs zonder het zien van de aangeboden tros tot op de bodem van de rivier.

Een van de matrozen van het schip die zijn toevlucht had genomen in een mast op het moment van de explosie, viel in het ruim van het brandende schip, men hoorde hem kreten uiten van de verschrikking die hij doorstond. Twee slachtoffers, mevrouw Marshall en een bemanningslid, bleven in het inferno. We hoorden hun treurige kreten in het midden van kleine explosies die elkaar met tussenpozen opvolgden.

Plotseling viel de mast met een enorme crash. De stemmen zwegen. De dood had zijn werk gedaan. Van de vijf mensen aan boord, was slechts één ontsnapt. Deze vreselijke tragedie werd bereikt in minder tijd dan het duurde om het na te vertellen.

Het was onbegonnen werk verdere reddingspogingen te ondernemen, de schoener brandde volledig en de omringende wateren was één vuurzee. Om het gevaar voor de andere schepen te vrijwaren werd besloten de schoener naar de linkeroever te slepen. Rond tien uur braken de ketens van haar ankers en de Mary Ann gaf begon weg te drijven. De sleepboot Otto gooide vervolgens zijn trossen op het brandende schip sleepte en naar een zandbank in de rivier.

In de buurt van de Mary Ann lag de Argentijnse brik Eliza Henrietta, Captain Dahms, de Eliza Henrietta arriveerde op de 27^{ste} februari van Baltimore geladen met 1566 vaten smeerolie. De kapitein van de stoomveerboot zag het gevaar waarin de Eliza Henrietta verkeerde, werd op sleeptouw genomen en verwijderd van de plaats van de ramp, terwijl de sleepboot Otto erin slaagde de Mary Ann op Ballastplaat te zetten.

We weten nog niet de oorzaak van de brand. Vermoed wordt dat de luiken gesloten waren, gas uit de nafta is gerezen in het schip en een zeeman de explosie veroorzaakte door het aansteken van een lucifer. Er wordt gezegd dat Mary Ann was verzekerd. Het totale verlies wordt geraamd op ongeveer veertigduizend frank. Kapitein Marshall, leeftijd ongeveer 60 jaar, was bekend en geliefd in Antwerpen. Het vaarde reeds vijfentwintig jaar tussen Londen en Antwerpen.

De tweede officier van het schip is in het ziekenhuis, zijn verwondingen zijn zeer ernstig, maar niet fataal. Er werd gevreesd voor het verlies van zijn rechter oog.

Er werden brandende vaten nafta, drijvend op de Schelde, tot aan de aanlegsteiger van het hoofd van Vlaanderen waargenomen.

Kapitein Marshall liet, naast zijn zoon, twee dochters na. Alle Engelse schepen in de haven hadden hun vlaggen halfstok als teken van medeleven vanwege de dood van kapitein Marshall.

De Betrokken schepen:

Schoener Mary Ann (Br)

Kapt. Marshall

Vaarde wekelijks op en af tussen Londen en Antwerpen.

Verder geen gegevens bekend over dit schip.

Brick Eliza Henrietta (Arg)

Capt. A. Dahms

Built in Stettin (Prussia) in 1863

210 ton, 1 deck

Wood (oak) Ironed & coppered

Metalled in 1864 (zinc)

1863-???? Eliza Henrietta, A. Dahms, Buenos Ayres /Arg
FFW

Sleepboot Otto (Be)

1859/64 owned by Désiré Maas,

P/S ?

SE 12.1857 c. Maes

FFW

Sources:

American Lloyd's Register of American and foreign shipping 1874-1883

Record of American and foreign shipping 1871-1900

Echo d'Ostende: 05/03/1868

Info Otto by Maurice Voss

Interprovinciale stoombootdiensten Flandria N.V., Antwerpen (1922-

(by wilfran)

In 1922, Eugene Van Marcke, a simple skipper of 28th years old, founder (Note: generally accepted that he was the founder) of the Flandria Organisation started a freight and passenger service between Kalloo & Antwerpen with stations in between as De Perel & Liefkenshoek with the steamer 'Flandria'. It was a success from the beginning and in 1930 a second ship was acquired. On the 8th of September 1932 the initial company "Provinciale Stoombootdienst Flandria N.V." was born. In April 1938 "Interprovinciale Stoombootdienst Flandria N.V." took over the service Temse-Antwerpen-Temse from the non viable company "Steamers Wilford". After the 2nd World War the company started as new and kept on growing until now.

Scheepslijst N°6

Flandria

Steamer (iron)

Built 1907 at Brandenburg /Ge

45 grt 25.90 m l x 5.25 m br x 1.06 m dg

Steam engine 132 hp

1907-1922 ?????????

1922-3.3.1932 'Flandria' E. Van Marcke & F. Dreessen, Antwerpen /Be

3.3.1932 sold to E. Van Marcke, Antwerpen /Be

8.8.1932 renamed 'Flandria I'

8.8.1932-8.9.1932 'Flandria I' E. Van Marcke, Antwerpen /Be

FFW

Flandria I

See 'Flandria'

1940 300 hp

8.9.1932 15.5.1940 'Flandria I' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be

15.5.1940-18.5.1940 requisitioned by Corps de Marine at Antwerpen for use as ferry across Scheldt River

18.5.1940 scuttled by Corps de Marine at Antwerpen

1945 refitted and back in service

1985 latest registration

FFW

Flandria II

Steamer (iron)

Built 1930 by Gebr. E. & M. De Korte, Moerdijk /NI

104 grt 30.50 m l x 6.80 m br x 1.35 m dg

Steam engine 240 hp

1930-8.9.1932 'Flandria II' E. Van Marcke, Antwerpen /Be

8.9.1932 15.5.1940 'Flandria II' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be

15.5.1940-18.5.1940 requisitioned by Corps de Marine at Antwerpen for use as ferry across Scheldt River

18.5.1940 scuttled by Corps de Marine at Antwerpen

18.5.1940 seized by the Germans, raised, repaired and converted into AA ship for the Kriegsmarine (7 AA guns mounted)

1945 recovered in Hamburg in damaged condition but returned to Antwerpen on his own power

1945-10.1950 unfit for service
10.1950-24.1.1951 reconstructed, lengthened & re-engined by Chantiers Navals de Rupelmonde, Rupelmonde /Be
24.1.1951 Launched
164 grt 35.50 m l x 6.80 m br x 1.95 m dg
Motor engine 500 hp 600 ehp
2.10.1952-20.10.1952 & 1953 'Henri Dunant' International Red Cross /NI
Fitted as an hospital ship
1954-???? 'Flandria II' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be
1980 re-engined 340 ehp
1992 SE
FFW

Flandria III (not certain)

Motorvessel (iron)
Built 1908 at Leiderdorp /NI
?? grt 23.10 m l x 4.50 m br
1908-1914 'Maggie' T. De Ruyscher, Lokeren /Be
1914-1924 'De Vlucht Van 1914' C. D'Hertog, Gent /Be
1924 rebuilt at Boom /Be
1924-1925 'Brabantia' Felix Dreessen, Antwerpen /Be
1925-?? Probably 'Flandria III' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be
Nothing to be found on this ship whether in service or not with the Interprovinciale Stoombootdienst Flandria
FFW

Flandria III

Steamer (iron)
Built 1912 at Papendrecht /NI
122 grt 32.23 m l x 5.80 m br x 1.36 m dg
225 ihp
1912-1926 ????
1926-1932 'IJsmonde II' ????
9.1932-15.5.1940 'Flandria III' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be
15.5.1940-18.5.1940 requisitioned by Corps de Marine at Antwerpen for use as ferry across Scheldt River
18.5.1940 scuttled by Corps de Marine at Antwerpen
18.5.1940 seized by the Germans, raised, repaired and sailed to Hamburg, used for harbour service
24.7.1943 completely destroyed by Allied Ac/B at Hamburg (broken in two)
1945 recovered at Hamburg as a wreck
FFW

Flandria IV

Motorvessel (iron)
Built 1921 at Moerbeke-Waas /Be
26 dwt 18.25 m l x 4.75 m br x 1.75 m dg
1921-1925 'Mathilde' P. & A. Van Bogaert, Lillo /Be
1925-1932 'Schelde' Aug. Verberght, Doel /Be
9.1932-15.5.1940 'Flandria IV' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be
15.5.1940-18.5.1940 requisitioned by Corps de Marine at Antwerpen for use as ferry across Scheldt River

18.5.1940 scuttled by Corps de Marine at Antwerpen
1945 raised and repaired
1945-13.4.1990 sold to Aquabus S.P.R.L., Liège /Be
14.4.1990-???? 'Antverpia' Aquabus S.P.R.L., Liège /Be
FFW

Flandria V

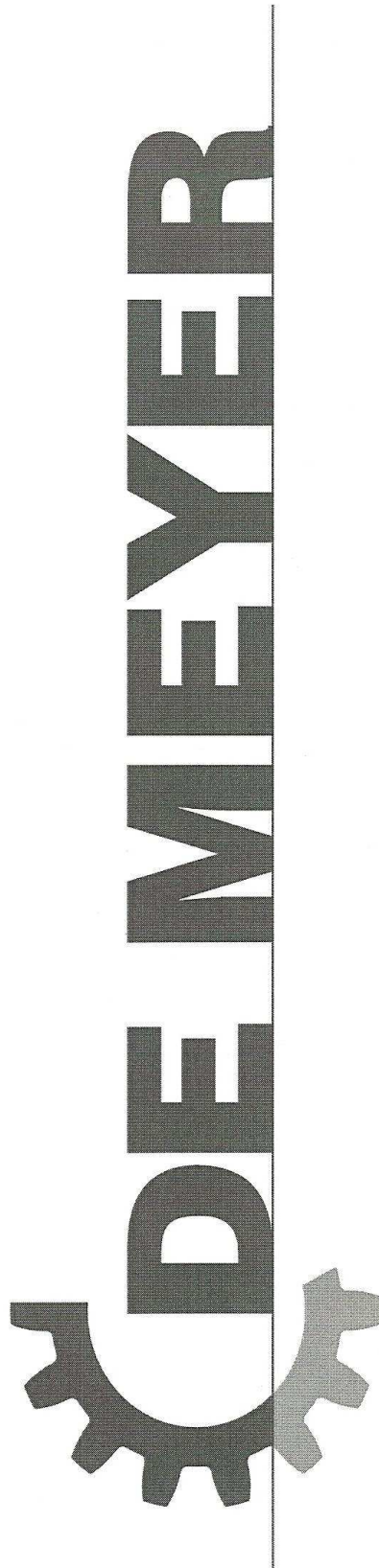
Motorvessel (iron)
Built in Holland
?? dwt 37.50 m l x 6.10 m br
200 ihp
????-1932 'Prins Hendrik' ?????
1932-15.5.1940 'Flandria V' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be
15.5.1940-18.5.1940 requisitioned by Corps de Marine at Antwerpen for use as ferry
across Scheldt River
18.5.1940 scuttled by Corps de Marine at Antwerpen
18.5.1940 seized by the Germans, raised, repaired
07.01.1942 requisitioned by the Kriegsmarine at Antwerpen
5.1942 transferred to Hamburg, harbour service
22.10.1942 In harbour service at Kirkeness (Norway) as dispatch ship for hospital ships
and tenders)
24.10.1944 destroyed at Kirkeness when the harbour installations were blown up by Allied
air attacks
1945 recovered as a wreck at Kirkeness
FFW

EINDE DEEL I

Sources :

- Nautibel 29, 31, 33
- De Schelde 9.4.1938
- Gröner
- Neptunus
- Internet -Wikipedia
 - Schependb
 - Miramar
- Several other little entries from books & other references
- B.S.A.-Archief





De Meyer Constructie	BTW BE 0405 019 045	Frank Van Dyckelaan 28	
De Meyer Service	BTW BE 0467 765 078	B 9140 Temse	
RDM Smeertechniek	BTW BE 0476 811 022	T + 32 (0)3 766 33 33	info@demeyer.be
DMB Engineering	BTW BE 0808 115 116	F + 32 (0)3 778 07 43	www.demeyer.be
Ijzersterk in	engineering, machinebouw,	metaalconstructie, service	en smeertechniek

Onze visserij

Wijzigingen in onze visserijvloot van begin 2010 tot en met 20 april 2010 (by wilfran)

O32 PETRUS PICTOR eigendom van de B.V.B.A. Rederij Ishtar uit Oostende – wordt N32 Jolly Jumper vanaf 8 april 2010.

Z19 SONJA eigendom van de B.V.B.A. Rederij Thysebaerdts uit Oostkerke (Damme) – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 614 (vorige zeebrief vervallen).

Z59 Raquel eigendom van de B.V.B.A. Rederij Schiltz uit Knokke-Heist – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 615 (vorige zeebrief vervallen).

Z85 MORGENSTER eigendom van de N.V. Morgenster uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 619, uitgereikt op 30/03/2010 (adreswijziging: nieuw adres Nukkerstraat 85, 8450 Bredene); scheepshypotheekbewaring: 12/03/10.

Z96 JAN VAN GENT eigendom van de B.V.B.A. Rederij Jacomina uit Oostende – nieuwe zeebrief ZVIS 617 (vorige zeebrief vervallen).

N32 JOLLY JUMPER eigendom van de B.V.B.A. Jolly Jumper uit Beernem – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 620, uitgereikt op 08/04/10 (voorheen O.32 Petrus Pictor – B.V.B.A. Rederij Ishtar).

N58 PASCIN eigendom van de B.V.B.A. Rederij Pascin uit Nieuwpoort – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 616 (vorige zeebrief vervallen).

N64 BLACK JACK eigendom van de N.V. Zeekraal uit Knokke-Heist - 01/03/2010 geschraapt als vissersvaartuig, wijziging eigenaar (voorheen N.V. Zeekraal) – scheepshypotheekbewaring: 01/03/10, nieuwe eigenaar B.V.B.A. Rederij De Kaper uit Knokke-Heist.

N350 INGRID eigendom van de N.V. Semper Confidens uit Knokke-Heist – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 618 (vorige zeebrief vervallen).

Wijzigingen bij de geschrapte vissersvaartuigen in de officiële lijst sinds 1 januari 2010. (by wilfran)

FIGHTER (Ex. O124) eigendom van de B.V.B.A. S & S uit Merksem, geschraapt als vissersvaartuig op 28/09/2009 - 06/01/2010 doorhaling registratie

SOPHIE (Ex. Z126) eigendom van de B.V.B.A. Rederij De Zutter uit Knokke-Heist, geschraapt als vissersvaartuig op 21/12/2009 - Wijziging eigenaar (voorheen B.V.B.A.

Rederij Dezutter) – scheepshypotheekbewaring : 08/02/10, nieuwe eigenaar B.V.B.A. Vita Nova uit Knokke Heist.

NOVA CURA (Ex. N88) eigendom van de B.V.B.A. De Rousant uit Knokke-Heist, geschrapt als vissersvaartuig op 19/11/2009 - 04/02/2010 doorhaling registratie

Source: Officiële lijst van de Belgische visserij schepen 20/04/2010

Sleepboten

Wijzigingen in onze sleepbootvloot van begin 2010 tot en met 20 april 2010 (by wilfran)

ALPHONSE LETZER thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen op 8 maart - vorige eigenaar N.V. URS Ocean Towage uit Antwerpen (nieuwe zeebrief nr. ZA 933)

ANTON V thuishaven Antwerpen, eigendom van de B.V. URS Nederland uit Terneuzen (rompbevrachter België: N.V. URS België uit Antwerpen) - doorhaling registratie op 17 februari.



BANCKERT thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen op 8 maart - vorige eigenaar N.V. URS Ocean Towage uit Antwerpen (nieuwe zeebrief nr. ZA 934)

BRAAKMAN thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen - nieuwe zeebrief nr. ZA 951 (vorige zeebrief vervallen)

BRUGGE thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen - nieuwe Zeebrief nr. ZA 939 (vorige zeebrief vervallen)

EVERGEM thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. ZA 950 (vorige zeebrief vervallen)

LIEVEN GEVAERT thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. ZA 947 (vorige zeebrief vervallen)

MULTRATUG 25 thuishaven Bourgas /Bul, eigendom van de B.V. Multratug uit Terneuzen (manager N.V. Kees Muller Marine uit Genbrugge) - Verlenging toestemming rompbevrachting in Bulgarije.

PRESIDENT HUBERT thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen op 8 maart - vorige eigenaar N.V. URS Ocean Towage uit Antwerpen (nieuwe zeebrief nr. ZA 935)

SCHELDE 10 thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 949 (vorige zeebrief vervallen)

SCHELDE 12 thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 941 (vorige zeebrief vervallen)



SMIT TIGER thuishaven Zeebrugge, eigendom van de Smit Shipping Singapore Pte Ltd. uit Singapore (rompbevrachter België: N.V. URS België uit Antwerpen) - nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 931, uitgereikt op 01/03/10.

ST. ANNASTRAND thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 942 (vorige zeebrief vervallen)

UNION 5 thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 943 (vorige zeebrief vervallen)

UNION 6 thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 944 (vorige zeebrief vervallen)

2010

Beursmakelaar Bernard Busschaert Dubbele Award laureaat



De passie voor vermogensbeheer

Dumortierlaan 141 • B 8300 Knokke

Tel: +32 50 47 40 00 • Fax: +32 50 47 40 07 • e-mail: bbu@leleux.be

UNION 7 thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 952 (vorige zeebrief vervallen)

UNION 11 thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 948 (vorige zeebrief vervallen)

UNION DIAMOND thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen op 8 maart - vorige eigenaar N.V. URS Ocean Towage uit Antwerpen (nieuwe zeebrief nr. ZA 936)

UNION PANDA thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 927 (vorige zeebrief vervallen)

UNION SAPPHIRE thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen op 8 maart - vorige eigenaar N.V. URS Ocean Towage uit Antwerpen (nieuwe zeebrief nr. ZA 938)

UNION WARRIOR thuishaven Antwerpen, eigendom van de Caixa D'Estalvis I Pensions de Barcelona uit Barcelona (rompbevrachter België: N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen op 1 februari - vorige rompbevrachter N.V. URS Ocean Towage uit Antwerpen (nieuwe zeebrief nr. ZA 928)

ZEEBRUGGE thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 945 (vorige zeebrief vervallen)



ZELZATE thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. URS België uit Antwerpen nieuwe zeebrief nr. ZA 946 (vorige zeebrief vervallen)

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

UNIE VAN REDDING- EN SLEEPDIENST (U.R.S.)

Wordt vervolgt in één van onze volgende magazines ...

Onze oude glorie

E. Osterrieth & Co. (1877-1887) (by wilfran)

Offices Eikenstraat in Antwerp, Belgium

Ernest Osterrieth (born 1826 in Frankfurt, Germany & died 1893 in Antwerp), married with Léonie Mols.

Osterrieth was an important German business man from Frankfurt who was specialized in the leather business. He settled himself around 1850 in Antwerp. Osterrieth became from 1877 a hard driven ship broker beside his business as an importer & exporter of merchandise like leather, corned beef, skins, exotic wood, guano and salpeter.

In 1877, Osterrieth ordered two wooden barkentines in Germany. The *G.C. Giebert* was launched and delivered in June 1877 and the *General Brialmont* in October 1878. Those two vessels were both in command of Prussian captains. The *G.C. Giebert* had as captain from 1877 to 1880 Anton Claassen and from 1880 Johannes Melchertsen. The *General Brialmont* was under command of Albert Ziemann.

Both ships were used for the south America routes to harbour in Chile, Peru, Uruguay, Argentine and others.... However the *General Brialmont* undertook one trip to the Congo in 1882 and the *G.C. Giebert* undertook one trip to China.

In 1885 Osterrieth sold the *General Brialmont* to the Hamburg shipowner A.H. Wappäus who renamed him *Doña Zoyla*. (for further history see shiplist)

In October 1887 Osterrieth sold also the *G.C. Giebert* to the same shipowner in Hamburg who renamed him *Doña Evelina*. (for further history see shiplist)

In the meanwhile Osterrieth bought in 1885 from the Hamburg shipowner A.H. Wappäus the wooden bark *Prudencia* and renamed him *General Brialmont*, the second ship with that name. This *General Brialmont* was also under command of Albert Ziemann. (for further history see shiplist)

In May 1887 a second ship was acquired from A.H. Wappäus. This was the bark *Caura*. This ship wasn't renamed when in service for Osterrieth. (for further history see shiplist)

Note that Osterrieth had a certain relationship with the Hamburg shipowner A.H. Wappäus and the shipyard from I.Oltmann Wwe at Brake, also in Germany. Almost all ships came from or went to A.H. Wappäus and 3 of the 4 ships were built at the Oltmann's shipyard in Brake.

In the end of 1887, after ten years, the shipping company of E. Osterrieth was dissolved.

Scheepslijst N5

"G.C. Giebert"

Wooden barkentine
Built by I. Oltmann Wwe, Brake /Ge
Ordered 5.1877 Completed 6.1877
Oak
356 tons
Length 40,93 m width 8,55 m depth 4,01 m
Single deck & partner beams, copper fastenings
Metalled April 1882
Crew 10

6.1877-10-1887 'G.C. Giebert' E. Osterrieth, Antwerp /Be
22.6.1877 Left Brake over Setubal to Santos (Brazil) with a cargo of salt for his 1st voyage
10.1887 sold
10.1887-???? 'Doña Evelina' A.H. Wappäus, Hamburg /Ge
(Capt. Anton Claassen(1877-1880) and Johannes Melchertsen (1880-1887))

"General Brialmont"(1)

Wooden barkentine
Built by I. Oltmann Wwe, Brake /Ge
Ordered 8.1877 Completed 10.1878
Oak
359 tons
Length 40,93 m width 8,55 m depth 4,01 m
Single deck & beams, copper fastenings
Metalled March 1883
Crew 10

10.1878-10-1885 'General Brialmont' E. Osterrieth, Antwerp /Be
24.10.1878 Left Brake over Bordeaux to Guayaquil (Ecuador) for his 1st voyage
10.1885 sold
10.1885-1.1898 'Doña Zoila' A.H. Wappäus, Hamburg /Ge
1.1898 stranded in the Orinoco river in venezuela
Became a total loss
(Capt. Albert Ziemann)

"General Brialmont"(2)

Wooden Bark
Built by Cadenoccio, Sestri Ponente /It
Completed 10.1874
Oak and pine
865 tons
Length 53,89 m width 10,22 m depth 6,59 m
Double deck, copper fastenings
Metalled September 1884

1874-1882 'Franz Uthemann' Franz Uthemann, Hamburg /Ge
10.1879 Some repairs (bottom caulked) (note: bodem opgekalefaterd)
1882-12.1885 'Prudencia' A.H. Wappäus, Hamburg /Ge
12.1885-12.10.1887 'General Brialmont' E. Osterrieth, Antwerp /Be

19.12.1885 Left Hamburg over Cardiff to Hongkong with a cargo of coal for his 1st voyage
12.10.1887 came into port of Valparaiso with a leak, threw major damage by the leak not worth repairing
1887 sold for 1100 Pounds to Meyer, Fonck & Valck, Valparaiso /Chili
1887 repaired by new owner
1888-???? 'Luisa Marta' Meyer, Fonck & Valck, Valparaiso /Chili
????-7.1913 'Calbuco' Oelckers Hermanos, Valparaiso /Chili
7.1913 shipwrecked in harbor of Valparaiso
1913 BU
(Capt. Albert Ziemann)

"Caura"

Wooden bark
Built by I. Oltmann Wwe, Brake /Ge
Completed 10.1876
Oak and pine
690 tons
Length 48,71 m width 10,27 m depth 5,83 m
Single deck & beams, copper fastenings
Metalled January 1886

10.1876-5.1887 'Caura' A.H. Wappäus, Hamburg /Ge
1883 repairs (fully opened)
5.1887-11.9.1887 'Caura' E. Osterrieth, Antwerp /Be
5.1887 bought in Liverpool
23.6.1887 Left Liverpool for Valparaiso with cargo of coal for his 1st voyage
11.9.1887 cargo coal caught fire and burned out by the Falkland Islands on 53° south and 60° West. Crew saved by Chilean schooner and put on land on the West Falklands.
(Capt. J. Mähl)

All Captains were Prussians, the crew was also mostly of foreign origine.

Sources:

Nautilus May 2009
American Lloyd's Register of American and foreign shipping 1874-1883
Record of American and foreign shipping 1871-1900

De avonturen van de schoener "Louise-Marie"

I. Meid voor alle werk

Er is zelden geschiedenis geschreven die zo spannend was, zo adembenemend, als onze maritieme geschiedenis.

Dit verhaal bestaat uit meerdere verhalen, verhalen over schepen en verhalen over zeemannen.

Deze verhalen hebben steeds aanknopingspunten met elkaar. De gebeurtenissen vielen soms toevallig samen. Maar samen vormden zij mooie getuigenissen van onze maritieme geschiedenis.

Al deze verschillende gebeurtenissen bewijzen ons dat ondanks alle moeilijkheden en al de hindernissen, niettegenstaande de onverschilligheid en het onbegrip van bepaalde mensen, zelfs hun vijandige houding, onze driekleur steeds op alle zeeën heeft gewapperd.

Eén van de meest aangrijpende verhalen in onze maritieme geschiedenis is zeker deze van de "Louise-Marie".

De "Louise-Marie" was oorspronkelijk als koopvaarder - schoener gebouwd en ingeschreven in het register van de haven van Antwerpen. Zij had een tonnenmaat van 200 ton en was eigenlijk bestemd om groenten te vervoeren.

Deze toekomstige eenheid van onze oude Koninklijke Marine werd gebouwd op de werf van P. Van Gheluwe te Brugge in het jaar 1839. Het schip werd toen geweigerd door de toenmalige opdrachtgever omwille van een constructiefout.

Dit schip werd dan later door de Belgische Regering aangekocht.

De vaandrig ter zee J.A.G. Seghers werd aangeduid om het schip te bewapenen. Tien 12-ponder-caronaden¹ afkomstig van een afgedankte kanonneerboot, wegens te oud en versleten, en van nog een ander kanonneerboot, die klaar lag voor afbraak, werden zo terug in dienst genomen.

De luitenant ter Zee Eyckhold kreeg het bevel over dit vaartuig.

Het schip werd "Louise-Marie" gedoopt naar de naam van onze eerste koningin.

Het is de 24^{ste} Juni 1840 dat de Schoener uit de dokken voer.

De 5^{de} Juli van dat zelfde jaar vertrok ze naar zee voor haar eerste reis. Het was een tocht naar de Shetland eilanden, IJsland en de Feroë eilanden.

In gewone omstandigheden bestond de bemanning in totaal uit een zestigtal opvarende, een Commandant; Luitenant ter Zee, een vaandrig ter zee, tweede in bevel, vier aspiranten, een aide-major, een officier die voor de administratie zorgde en 52 onderofficieren en matrozen.

Maar voor deze eerste reis werden (12) twaalf personen in overtal ingescheept; (3) drie vaandrig ter zee², (5) vijf aspiranten eerste klas en (2) twee aspiranten tweede klas, een sous-aide en één ambtenaar; boekhouder.

¹ caronade: kort scheepskanon.

² De vaandrig ter zee: aspirant in de marine

Voor haar eerste reis was de opdracht van de "Louise-Marie" in het bijzonder te waken op onze hoogzee vissersschepen die hun netten hadden uitgezet in de omgeving van de Doggerbank en in de IJslandse wateren. De "Louise-Marie" moest die helpen en bijstaan waar nodig.

Deze opdracht was waarschijnlijk niet de aangenaamste taak die ze kon krijgen. Deze opdracht kaderde eigenlijk zelfs zeer weinig met de theoretische doelstellingen die men gewoonlijk aan een eenheid van de Koninklijke Marine toevertrouwde.

Tot daar dan maar!

Deze opdracht was eigenlijk het gevolg van een resolutie die enkele jaren geleden werd genomen door de Belgische Regering. Deze resolutie bestond erin terug aan te knopen met de zeer oude traditie, zijnde de visserij op kabeljauw en de haring vangst op de banken in het noorden van de Atlantiek, welke zeer visrijke gebieden waren in kaart te brengen.

De Luitenant ter Zee Eyckhold had trouwens een gelijkaardige opdracht gekregen in de zomer van 1836 toen hij aan boord van een kotter³ van 30 ton voer. Deze kotter diende eveneens voor de opleiding van de aspiranten.

De bemanning had ook als opdracht paraat te staan om eventueel zieke vissers op zee te vervangen.

Nadat de "Louise-Marie" de haven van Lerwick (Shetland Eilanden) was binnengelopen om instructies te krijgen van de Belgische Consul aldaar, vervolgde de schoener¹ zijn reis en deed de opeenvolgende plaatsen aan; Balta-Sund (Shetland Eilanden), Belmont (Shetland Eilanden), Reafirta-Voë (Shetland Eilanden) en Lady-Voë (Shetland Eilanden).

De 27^{ste} Juli 1840 schreef de Commandant, Luitenant ter Zee Eyckholdt een nota aan de Minister van Buitenlandse Zaken waarin hij liet opmerken dat gedurende deze eerste kruistocht hij de belangrijkste haven van het noordelijke en oostelijke gedeelte van de Shetland eilanden hadden bezocht.

Dit was zeer nuttig geweest enerzijds om de orders en de instructies van de Consul van België, dhr. M. Oligy uit te voeren en anderzijds om onze vissers te Lerwick te vrijwaren van deelname in ongeoorloofde handel in deze haven.

Tenslotte was deze reis zeer gunstig geweest voor de opleiding van de officiers en de bemanning.

Voor deze eerste grote opdracht had de "Louise-Marie" en haar bemanning zich waardig gedragen en volledig op de hoogte in alle omstandigheden.

De schoener is eveneens verschillende keren ter hulp gesnelde om vissersboten in moeilijkheden te helpen.

³ kotter: Een kotter is oorspronkelijk een S-spant zeilscheepje, met een lage achtersteven. Het had een mast met daaraan meerdere zeilen. De kotter wordt voor meerdere doeleinden gebruikt, maar vindt vooral zijn toepassing in de visserij. De voortstuwing vindt tegenwoordig plaats door een dieselmotor in plaats van zeilen.

In het bijzonder met de Antwerpse schokker⁴ “Francis” die geen levensmiddelen meer aan boord had, met de Oostendse “Jeune Henri” die zijn boegspriet was verloren tijdens een storm en met de “Jeune Eduard” eveneens met Oostende als thuishaven, waarvan de zeilen waren afgerukt bij stormweer.

Terug in zijn thuishaven op 17^{de} oktober 1840, krijgt de “Louise-Marie” welke nog steeds onder het bevel van Luitenant ter Zee Eyckhold staat, bevel terug te vertrekken.

Deze keer is het een totaal ander soort opdracht die men Eyckhold gaat toevertrouwen.

Hij moet de Belgische Consul naar Lissabon brengen met de “Louise-Marie”.

De rol die de Commandant als officiële vertegenwoordiger van de natie moet vertolken in deze omstandigheden wekte wrevel bij bepaalde heren van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Het zijn vooral de burggraaf Vilain XIII en de graaf Val de Beaulieu die zich laten horen en van de gelegenheid gebruik maken om besparingen te eisen op de begroting van de Koninklijke Marine. Een begroting die eigenlijk al ontoereikend was.

Na de reis naar Portugal moet de “Louise-Marie” terug zeil zetten naar het Hoge Noorden. De “Louise-Marie” verlaat België op de 22^{ste} maart 1841 en komt pas in Juli terug met aan boord de eerste vangsten van onze Oostendse en Antwerpse vissers (aldaar).

Een deel van de eerste opbrengst van de visvangst wordt uitgekozen om het met veel pracht en praal aan de Koning aan te bieden.

Een ander deel van de visvangst wordt gebruikt voor een banket – aangeboden door de leden van de provincieraad van West-Vlaanderen – aan hun gouverneur.

De Schoener “Louise-Marie” zou zonder twijfel de volgende winter ingezet worden als visserijvrachtschip, was het niet dat in die periode de Belgische Regering een zekere belangstelling toonde voor de initiatieven van de Belgische Commissie voor Kolonisatie. Deze naamloze vennootschap was maar kortelings opgericht met aan het hoofd van de directie een paar zeer invloedrijke persoonlijkheden zoals “de Merode” en “de Homresch”.

⁴ schokker: De schokker is een Nederlands historisch scheepstype. Het is sterk verwant aan de punter, en is daarvan een doorontwikkeling, speciaal geschikt gemaakt voor de visserij op grotere wateren zoals de Zuiderzee en de rivieren. De schokker als type is als vissersschip aan de oostzijde van de Zuiderzee ontwikkeld uit de zeegaande punter. En was als zodanig een bunschip.

De schokker is vooral herkenbaar aan zijn voorsteven. Deze is bijna helemaal recht en flink vallend. Hij is gebouwd voor open water, dit is te zien aan de smalle diep stekende zwaarden. Een smal lancetvormig vlak dat vrij zwaar is uitgevoerd en met zware liggers aan elkaar is gehecht. Hierdoor heeft het een laag zwaartepunt, en is ook bestand tegen het stoten op de ondiepe bodem van de oostwal van de Zuiderzee en kon ook droogvallen op de platen van de wadden en de noordelijke Zuiderzee.

Het vlak is voor en achter de grootste breedte (op 1/3 van de voorsteven) op geheven. op dit laagste punt bevindt zich ook de mastkoker. Hierdoor is de schokker een stabiel schip met goede zeileigenschappen geworden. Een ander kenmerk is, het boeisel dat aan de voorzijde breed is, en met een neerwaartse ronding tegen de steven sluit, en achter het zwaard heeft het een gilling (een neerwaartse accoladevorm). Een aangehangen roer met een ronde kop (klik).

De schokker werd gebruikt als vissersschip op de Zuiderzee en de Noordzee, maar ze waren ook in gebruik als loodsschokker en tonnenlegger, zelfs de marine heeft bewapende schokkers gebruikt. Heden ten dage wordt de schokker veel gebruikt als recreatieschip en voor dit doel nog steeds gebouwd, van de meest uiteenlopende materialen, van traditioneel eiken tot polyester.

Niet meer voor de zware omstandigheden van de visserij geschikte, werden de oudere schokkers veel verkocht aan de riviervissers, en werden op de benedenloop van de grote rivieren veel gebruikt voor de ankerkuilvisserij. Dit was zo gewoon dat de vissers en baggeraars van die rivieren, iedere vissersboot die hiervoor werd gebruikt schokker noemden. Dit is heden ten dage nog steeds het geval bij de oudere vissers van die streken.

De Belgische commissie voor Kolonisatie had juist een stuk grondgebied gekocht van de maatschappij voor handel en landbouw, voor de Oostelijke kustgebieden van Centraal Amerika.

Deze maatschappij was van Britse oorsprong en had deze gebieden in 1834 van de Guatemalteekse Regering bekomen.

De "Louise-Marie" krijgt de opdracht zich naar Santo-Thomas (Guatemala⁵) te begeven. Santo-Thomas is zowat de uitvalsbasis van het nieuw verworven kleine district gelegen in het departement van Vera-Paz.

Santo-Thomas is gelegen aan de oevers van de rivier Chiquimula in de golf van Honduras.

De Schoener "Louise-Marie" met als Commandant dhr. Petit verlaat Antwerpen de 11^{de} november 1841.

Verschillende vertegenwoordigers van de Belgische Regering maken de reis mee naar onze nieuwe en verse kolonie. De belangrijkste vertegenwoordigers zijn graaf 't Kint de Roodebeek als minister van buitenlandse zaken en de chirurg Dechange.

Varen eveneens mee een ganse delegatie van de Belgische Commissie voor Kolonisatie.

Na een lange oversteek komt de Schoener "Louise-Marie" op 6 januari 1842 aan in de baai van Santo-Thomas, gelegen in de golf van Honduras.

De graaf 't Kint de Roodebeek, de commandant Petit en de chirurg Dechange hebben de opdracht gekregen een rapport op te stellen voor de Belgische Regering.

Dit rapport moet de klimatologische omstandigheden beschrijven, de leefbaarheid in deze oorden op gebied van gezondheid en vooral of de mogelijkheid aldaar bestond een kolonie uit te bouwen.

Hun conclusies waren rechteuit slecht.

Daar tegenover stelde de commissie, die veel minder kritisch was geweest, een rapport op dat stelde dat onaf gezien van zekere moeilijkheden die gemakkelijk te overbruggen waren, de vestiging van een kolonie niet zonder goede resultaten zou uitblijven.

De vertegenwoordigers van de commissie konden de Regering gemakkelijk overtuigen. Een gerichte propaganda zou de verschillende bevolkingslagen van onze samenleving gunstig moeten beïnvloeden. Provinciale comités werden opgericht om kandidaat kolonisten aan te werven.

Men weerspiegelde aan de kandidaat-landverhuizers fantastische voordelen voor die zij zouden bekomen wanneer zij zich in Santo-Thomas zouden vestigen.

De propaganda stelde dit nieuwe land voor als een soort Eldorado of als een replica van het aardse paradijs, terwijl het eigenlijk een verschrikkelijk gebied was waar de moeraskoorts hun stond op te wachten.

Al deze onwaarheden konden spijtig genoeg niet weerlegd worden gezien het beloofde land aan de andere kant van de wereld lag (in Amerika).

De officiële bedenksels hieromtrent worden door het volk als waar aangenomen.

Een volkslied uit die tijd getuigt hierover als volgt:

"Wie gaat er mee naar Vera-Paz?"

"Daar moeten wij niet werken"

"Maar eten lijkt een verken"

⁵ Guatemala: geografische ligging en historiek; Guatemala ligt in Centraal-Amerika. In het zuiden grenst het aan de Grote Oceaan en in het noorden aan de Golf van Honduras. Het land is bergachtig, op de kustgebieden na. De noordelijke regio El Petén is een kalksteenplateau. Het grootste meer van het land is het Izabalmeer, dat in verbinding staat met de Golf van Honduras. Aan de andere kant van het land ligt het Meer van Atitlán, een door vulkanen omringd meer (caldera).

Pas terug in België aangekomen op 25 mei 1842 moet de "Louise-Marie" terug naar Santo-Thomas de 17 maart van het volgende jaar. Zij vertrekt vanuit Antwerpen. Het koopvaardijship "Theodor" ingeschreven te Oostende wordt door de Commissie voor die gelegenheid ingehuurd⁶.

Ze vertrekt bijna gelijktijdig als de "Louise-Marie".

Deze schepen zullen samen varen. Zij hebben aan boord een eerste contingent immigranten bestemd voor de kolonie.

J. L. Sinkel die pas aspirant eerste klas was benoemd - om precies te zijn de 10^{de} februari 1843 - werd aangeduid om deel uit te maken van de scheepsleiding van de "Louise-Marie" waar Petit nog steeds commandant op was.

De jonge aspirant Sinkel vertelt ons met veel details de overtocht van de schoener "Louise-Marie".

De schoener, vertelt de aspirant, vervoert het personeel die verantwoordelijk zijn voor de organisatie van de nederzetting.

Bij dit personeel bevindt zich een hoofdingenieur van Bruggen en Wegen, dhr. Simons genaamd. Er was eveneens een genie officier aan boord een zekere Delwade. Er werden levensmiddelen ingescheept die voldoende waren om de bemanning en de passagiers gedurende zes lange maanden te voorzien.

Ingenieur Simons die de leiding had over deze expeditie werd ziek kort na het vertrek uit Antwerpen.

Zijn gezondheid baarde wel een zekere ongerustheid bij de scheepsleiding en deze besloot de haven van Tenerife (Canarische Eilanden) binnen te lopen.

De "Theodor" zette zijn reis verder tot de haven van Funchal op het Portugese eiland Madeira, waar het voor anker ging.

De gezondheidstoestand van de ingenieur Simons verbeterde niet. Na een 15-tal dagen aan de kaai te hebben gelegen vertrok de "Louise-Marie" terug naar zee.

Tijdens de overtocht van Tenerife naar Santo-Thomas overleed ingenieur Simons en zijn lichaam werd naar zeemansgewoonte aan de golven van de Atlantische Oceaan toevertrouwd.

Santo-Thomas verloor zijn leider alvorens hem aan het werk te hebben gezien.

De 7^{de} juni kwam de "Louise-Marie" aan in de baai van Santo-Thomas waar de "Theodor" haar opwachtte sinds 20 mei.

Een eerste grote ontgoocheling wachtte op de kolonisten die al een beetje ontmoedigd waren door het onverwachte overlijden van hun expeditieleider.

De fondsen die in de geldkisten zaten en moesten zorgen voor de eerste onkosten om de nederzetting te bouwen waren veel minder dan men het de kolonisten had doen geloven, zelfs ontoereikend.

De verwachtingen van de kolonisten gingen nog sneller verminderen ten gevolge van nog andere en zware beproevingen.

Alhoewel de Regering op de hoogte was gebracht van deze netelige situatie liet zij haar propaganda verder lopen om nog meer nieuwe kolonisten naar Santo-Thomas te lokken. Is het niet zo dat veel nieuwe opgestarte ondernemingen in het begin van hun bestaan ontgoochelingen kennen. Maar is volharden in deze samenloop van omstandigheden niet de waarborg op een eind succes.

Ja, zeker en vast. Op voorwaarde niet blind te zijn voor de werkelijkheid.

⁶ Nota: bij deze overtocht was de "Ville de Bruxelles" ook van de partij.

Terug te Antwerpen aangekomen krijgt de “Louise-Marie” de opdracht zich naar Ramsgate te begeven. Daar moest zij de bemanning en de scheepsleiding van de “Comte De Flandre” aan boord nemen en terug naar Antwerpen brengen. De “Comte De Flandre” was een brick⁷ van de Koninklijke Marine met een tonnen- maat van 209 ton. Zij was door de storm verrast ter hoogte van het eiland Wight en naar Deal gebracht door een sloep⁸ van de loodsdienst van Dungeness.

In 1844 onderneemt de “Louise-Marie” een derde reis naar Santo-Thomas. Op 29 april 1845 verlaat zij de haven van Oostende om zich nog een keer naar de kolonie te begeven.

Bevinden zich eveneens aan boord, maar in de hoedanigheid van passagier, dhr. Blondeel de Ceulebroeck, een diplomaat, dhr. Villers Grandcamps en nog drie andere personen. De luitenant ter Zee Van den Broeck heeft het bevel over het schip van Petit overgenomen.

De 30^{ste} april bij dagenraad, kort na het vertrek van het schip, wordt de “Louise- Marie” ongelukkig genoeg aangevaren door een vaartuig die de vlag van Hannover voer. Dit schip voer zonder positielichten, net zoals de “Louise-Marie” zonder lichten voer. In die periode was dit een algemeen gebruik. De situatie was ernstig, de twee schepen dreigden te zinken.

De aspirant Pougin kan gelukkig het lek snel dichten in het Duitse schip. Met een paar handige manoeuvres kan men het Duitse schip uit de Belgische schoener los krijgen. Met beschadigde boegsprietstang is de “Louise-Marie” verplicht Ramsgate binnen te lopen om de nodige herstellingen te laten uitvoeren.

Acht dagen later kan de “Louise-Marie” terug naar zee vertrekken. Dit ongeval die bijna het einde betekende van de “Louise-Marie” had toch nog iets positief. Een les die niet in dovemansoren was gevallen. Voortaan zou vanaf de invallende duisternis een scheepslantaarn in de mast worden aangestoken zodat de uitkijk van de andere schepen die de weg van de schoener zouden kruisen, haar positie zouden opmerken.

De 28^{ste} juni is de “Louise-Marie” in het zicht van Santo-Thomas. Dhr. de Villers Grandchamps schrijft die dag in zijn persoonlijk dagboek zijn eerste indrukken over Santo-Thomas.

Het gaat als volgt:

“ De aanblik van wat men de stad Santo-Thomas durft noemen is rechthoekig hartverscheurend. Met uitzondering van het huis van de directeur en dat van het consulaat, opgetrokken in een elegante houten constructie, en van twee magazijnen gebouwd met ruwe planken bestaat de stad uit een vijftigtal hutten gemaakt van palm bladeren. Geen enkele hut is voorzien van een houten vloer en bij elk onweer of regenbui wordt de bodem in een ware modderpoel herschapen. Wij zien enkel ongelukkige en werkloze mensen. Mensen die volledig ontmoedigd zijn.

⁷ sloep, chaloupe: grand canot lourd et robuste à aviron pour le service des navires.

⁸ brick: (van het engels brig) schip van klein tonnage, 2 masten in vierkant getuigd.

Zij hebben een groot deel van hun landgenoten zien sterven tijdens de epidemie die de kolonie heeft geteisterd in de maanden januari en februari.

De overlevenden wachten met gelatenheid op hetzelfde lot gezien zij geen enkele mogelijkheid hebben om dit verderfelijke klimaat te ontlopen”

Dhr. de Villers Grandchamps vraagt zich af welke de mogelijke beweegredenen zouden zijn geweest om juist dit gebied te hebben gekozen. Men heeft blijkbaar gehandeld zonder veel doorzicht wanneer men de nederzetting aan de rand van de baai vestigde. Een grondgebied dat telkens tot een modderpoel wordt herschapen bij iedere regenbui. Het was veel wijzer geweest indien men de constructie van de huizen op de heuvels had gebouwd die zich amper een honderdtal meters landinwaarts bevonden.

Men zou er tenminste een veel gezondere lucht hebben kunnen inademen.

In één woord, Santo-Thomas was een ware ramp om meerdere redenen.

Ten eersten heeft men een slechte keuze gemaakt m.b.t. de inplanting van de stad.

Vervolgens heeft men de kolonisten bepaalde voordelen voorgespiegeld die totaal uit de lucht waren gegrepen. Ten slotte heeft men de broodnodige kredieten niet ter beschikking gesteld van de kolonie.

Het ergste is dan ook het feit dat men de onderneming niet voorzien had van de zó nodige structuren.

Dhr. de Villers Grandchamps noteert verder dat de kolonie volledig aan zichzelf is overgelaten. Dat de kolonialen geen werk hebben en in de grootste armoede vertoeven. Zij zijn bijna allemaal ziek door de moeraskoorts en van heimwee. Onze landgenoten zijn weggezonden in een totale vertwijfeling.

De enige troost die onze Belgische Robinsons op Santo-Thomas nog hebben is het jaarlijkse bezoek van de “Louise-Marie”.

Dokter Fleussu, in Santo-Thomas gevestigd, schrijft: “tijdens de zomermaanden van 1845 er is een schip van de Belgische Marine aangekomen. De kolonisten hebben kunnen vaststellen dat het Vaderland ze niet in de steek liet en dat de Belgische regering aan hun toekomst dacht ...”

Aangekomen op 28 juni in de baai van Santo-Thomas, is de “Louise-Marie” er voor anker blijven liggen tot de 29^{ste} januari van het volgende jaar.

Ondertussen ontfermde het schip zich over een groot aantal kolonialen die zwaar ziek waren.

De scheepsleiding van de “Louise-Marie” stond dhr. Blondeel de Ceulebroeck bij tijdens het opstellen van zijn rapport m.b.t. de rampzalige situatie in de kolonie.

De commandant Van den Broeck en zijn tweede officier, de vaandrig ter zee Hoed hielden zich bezig met opmetingen van de regio en dit vanuit hydrografisch oogpunt.

De aspirant Pougin ontpopte zich als een ware topograaf.

In het bijzonder hield hij zich bezig met de studie van de loop van de Rivier Montagna die men later zou gebruiken om zo in het binnenland binnen te dringen.

De major-chirurg F. Durant schreef een verslag over het sanitair gedeelte. De aspirant Ducolombier nam de taak op zich al de nota's over te schrijven alsook de verslagen van de verschillende verslaggevers te coördineren .

Dhr. G. Palmaert, adjunct-commissaris, tweede klasse die op de “Louise-Marie” was ingescheept als hulpboekhouder stierf aan tyfus tijdens een expeditie in het binnenland van het district Vera-Paz.

Het stoffelijke overschot van de ongelukkige werd teruggebracht en later begraven op het kerkhof van Santo-Thomas.

De vaandrig ter zee Debauche werd door hoge koorts geveld. De jongen ijde gedurende meerdere dagen. Later vreesde men lang dat hij zijn mentaal evenwicht nooit zou terug vinden.

De 27^{ste} januari 1845, na zes maanden voor anker te hebben gelegen, vertrok de “Louise-Marie” omgebouwd tot hospitaalschip naar België terug.

Kort na haar vertrek moest de “Louise-Marie” ter hoogte van de Lucayes eilanden (heden Bahamas) twee zware stormen trotseren.

Beschadigd zette zij moedig koers naar New-York alwaar de nodige herstellingen werden uitgevoerd. Na een 10-tal dagen waren de herstellingen klaar en kon het schip terug naar zee vertrekken.

Eens de veilige haven verlaten wachtte de wilde zeeën op haar. De bakboord verschansing werd gedeeltelijk afgerukt en de aspirant-officier CH. Gerard werd bijna over boord geslagen.

Het is pas rond de 15 april dat het moedige schip de haven van Oostende veilig binnenliep met een waterlek die groot genoeg was om haar rechtstreeks naar de zeebodem te sturen. Maar eind goed – alles goed.

Gerepatrieerd door de “Louise-Marie” haasten de zieke kolonialeen zich om de deerniswekkende levensomstandigheden van de migranten van Santo-Thomas bekend te maken. De pers en de publieke opinie werden gealarmeerd.

Ondanks de druk die de Belgische regering te verwerken kreeg met betrekking tot het “Santo-Thomas” project besloot de regering geen verdere belangstelling te hebben voor deze kolonie.

Eens die beslissing genomen was de kolonie onvermijdelijk veroordeeld en kende het ganse avontuur een snel einde.

Graaf de Hompesch werd wegens beheersfouten veroordeeld door de Belgische rechtbanken.

De “Louise-Marie” zou nooit meer naar de golf van Honduras vertrekken. De loopbaan van onze schoener daar en tegen was verre van gedaan. Nieuwe avonturen op de zeven zeeën waren nog voor haar weggelegd.

Eindnoten:

¹ De schoener – goélette

Zeilschip met scherp besneden romp, getuigd met gaffel, gaffetop en stagzeilen.

De schoener is oorspronkelijk getuigd met twee masten. De tweede mast is langer dan de voormast. De achterste mast wordt daarom de grootmast genoemd. De voormast krijgt meerdere namen, nl voorzeilmast, fokkermast of nog schoenermast.

Na 1850 verschenen er schoeners met 3 en meer masten.

* De “Thomas N. Landson” was een zevenmastschoener. Deze liep van stapel in 1902. Het schip is 117 m lang, 15 m breed en heeft een bemanning van 16 zeelieden.

De tuigage had het grote voordeel dat het dan door een veel kleinere bemanning kon worden behandeld dan een vierkant tuig. De Schoener was zeer loefwaardig.

Schoeners worden voor en door iedereen gebruikt. Koopvaardij, visserij, marine, loodsdiensten, politievaart etc. ...

Bij de visserij had de schoener grote bijval.

Aanvankelijk was de pinkyschoener het grootste type (16m) en vooral gebruikt bij de kustvisserij.

De zeeschoener of banker groeide tot 21,30 meters.

Het schoenertuig werd veel gebruikt in combinatie met andere tuigen en rompen.
Zo ontwikkelde zich in de loop der jaren o.m. de schoenerbark, de schoenerbrik, de schoenergaljas, de schoenergaljoot, de schoenerkits, de schoenerkof en de schoenerjawl.

1. De schoenerbark of barkentijn.

Is een zeilschip met ten minsten drie (3) masten. Wanneer alleen de voormast/fokkermast volledig vierkant getuigd was er de overige masten langsscheeps, dan spreekt men van een schoenerbark of barkentijn. Het Belgische Opleidingsschip "Mercator" is een zeilschip van het type barkentijn (fokkermast, grootmast en bezaansmast).
Heeft het schip vier (4) masten, dan spreekt men van een viermasterbarkentijn.

2. De Stagzeilschouwen.

Bij de stagzeilschouwen wordt aan de schoenermast geen toren- of gaffelzeil gevoerd, maar tussen de masten één als fok gesneden stagzeil. Daarboven een vierhoekig gesneden grootste gestagzeil of visserman.

3. De Gaffel getuigde Schoener.

Heeft de schoener verschillende masten dan spreekt men over een drie- of viermast schoener. In deze gevallen moet de hoogste mast niet de achterste mast zijn.

4. De Topzeilschoener.

Wanneer aan boord van een schoener, in de schoenermast één tot twee razeilen worden gevoerd, noemt men dit type een topzeilschoener, onafgezien het aantal masten die de schoener heeft. Men spreekt dan van een driemasttopzeilschoener.
Een goed voorbeeld is de "Sir Winsten Churchille".

5. De Schoenerbrik of brigantijn.

Bij deze tweemastschoener waar de voormast volledig voorzien is in razelen, wordt deze tuigage betiteld als schoenerbrik of brigantijn. De Voormast die volledig vierkant getuigd is wordt dan fokkermast genoemd. De bezaansmast is dan gaffel getuigd en voorzien van een gaffeltopzeil.

(einde deel 1)

Source:

De oorspronkelijke tekst werd geschreven in de Franse taal door Joseph Delmelle.
Dit artikel verscheen in het maandblad van de Koninklijke Maatschappij Belgische Zeevaartbond (Ligue Maritime Belge) nummer 1 (Januari) 1958.
De tekst werd vertaald door Pierre Busschaert. (Juli 2010).

Armement Collignon S.A., Antwerp (by M. Voss)

Armement Collignon S.A. is a typical example of some of the Belgian short-lived companies created at the time of the "Great Depression" in the 1930. Due to this depression, lots of second-hand ships could be acquired at relatively low cost. Founded in 1930, the company intended to build up a fleet of five steamers to run a liner service between Antwerp – Hamburg and Egypt – Syria. Two ships were purchased to this effecting 1930. But after only one year of existence, the company had already lost half of his capital of 3 million bef. In 1931, it is located 5, Arenbergstraat, Antwerp and is managed by the agency Coppé & Vaessen. Consequently, the company is wound up and both ships are sold early 1932, to Albert Klat, but will nevertheless remain under command of their former Belgian captains when under Egyptian flag.

Scheepslijst N7

ss Fernand Collignon

Built as cargoship Dumbarton by A. Mc Millan & Son Ltd., Dumbarton (yardn°390) /UK

L. 13.7.1903 C. 9.1903

3672 brt 2260 nrt 3361 under deck 5650 dwt

106,188 (103,632) x 13,716 x 5,385 x 8,763 m 351.8 (340.0) x 45.0 x 17.8 x 28.9 ft

T 3 cyl 24", 40" & 65"- 42" by Clyde SB & Eng. C° Ltd., Port Glasgow /UK

305 nhp 11,5 kn

1 deck and spar deck

9.1903-1904 Dumbarton, SS Dumbarton Co. Ltd., Glasgow /UK

(mgr H. Maclean)

1904-1907 Dumbarton, R. Mc Millan, Glasgow /UK

(mgr E.P. Babbie)

1907-1914 Overdale, SS Overdale Co. Ltd., Glasgow /UK

(mgr Babbie & Co.)

1914-1915 Overdale, SS Overdale Co. Ltd., Glasgow /UK

(mgr Babbie, Weir & Co.)

1915-1926 Overdale, Chr. Salvesen & Co., Leith /UK

1926-1928 Winslow, Britain SS Co. Ltd., London /UK

(Watts, Watts & Co. Ltd)

1928-1930 Winslow, The Watts Shipping Co. Ltd., London /UK

(Watts, Watts & Co. Ltd)

1930-1932 Fernand Collignon, Armement Collignon S.A., Antwerp /Be

(Agence Coppé & Vaessen)

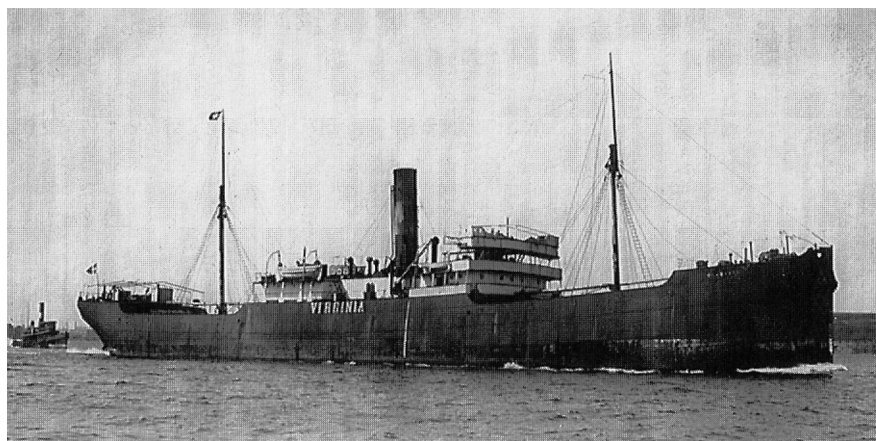
23.3.1932 sold

23.3.1932-25.5.1941 Radames, Albert Klat, Alexandria /Eg

25.5.1941 16 u 31 T/S off Monrovia about 06°N-12°W (Grid ET 6937) by U 103 (KK Viktor Schütze) o/v Vizagapatam-Barry Roads with 1100 t iron ore, 2915 t of groundnuts and 996 t of groundnut cake. (1 dead)

The unescorted ship was hit in the stern by one torpedo after being chased for about five hours and sank slowly by the stern.

ss Maurice Collignon



Maurice Collignon as Virginia

Built as cargoship Euxinia by Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd, Newcastle (yardn°123) /UK
 L. 28.1.1899 C. 3.1899
 3777 brt 2355 nrt 3457 under deck 5744 dwt
 105,613 x 14,046 x 6,858 x 8,23 m 348 x 48 x 24.5 ft
 T 3 cyl 24", 40" & 66"-45" 314 NHP 1500 IHP by Blair & C°Ltd, Stockton /UK 8,5kn
 1 deck and spar deck
 Accommodation for 4 passengers.

3.1899-1910 Euxinia, A/S Dampskibsselskabet Kjobenhavn, Copenhagen /Da
 (Peter L. Fisker, mgr)

22.10.1910 company goes bankrupt

14.11.1910 sold

11.1910-1913 Euxinia, Dampskibsselskabet Hafnia A/S, Copenhagen /Da
 (Det Forenede Dampskibs Selskab (DFDS), mgr)

25.2.1913 sold

5.3.1913 leaves for Philadelphia

3.1913-1921 Virginia, Det Forenede Dampskibs Selskab (DFDS), Copenhagen /Da
 (C. Cold, mgr)

1921-1925 Virginia, Det Forenede Dampskibs Selskab (DFDS), Copenhagen /Da
 (A.O. Andersen & Kay Beinhard, mgr)

1925-1927 Virginia, Det Forenede Dampskibs Selskab (DFDS), Copenhagen /Da
 (A.O. Andersen, mgr)

Main line: Copenhagen-North America

20.9.1917-3.6.1918 chartered by the American Metal Transport C°for service USA- South America

6.6.1918-10.11.1918 chartered by the US Shipping Board for service USA - East coast of South America

13.11.1918-9.7.1919 chartered by the British Government

15.12.1919-29.4.1920 and 4.6.1920-22.1.1921 chartered by "Fragtnævnet"

13.6.1927 sold for 12500 £

1.7.1927-17.11.1930 Carama, Malabar Shipping Co. Ltd, London /UK
 (Percy Douglas Jodd, mgr)

17.11.1930 sold

11.1930-11.2.1932 Maurice Colignon, Armement Collignon S.A., Antwerp /Be
 (Agence Coppé & Vaessen)

11.2.1932 sold

2.1932-21.5.1936 Ramses, Albert Klat, Alexandria /Eg

Sold to E.R. Management Co. Ltd, Cardiff (Nailsea SS Co. Ltd) for 7650 £, resold for 6100 £

21.5.1936 arrives at Charlestown coming from Hull for BU by Metal Industries Ltd.
 (contract n°63A)

8.7.1936 BU begins (Scrap and built scheme)

End of list

Source:

Nautibel 29, 15th may 1993, original article by André Delporte, additions from M. Voss & Wilfran

Boetiek BSA

BSA-magazine@hotmail.com

Compilatie van 5 films op 2 DVD's voor de prijs van 25 € (incl. verzending)

- Reizen van Federal Ottawa en Federal Hudson 1980
- Reizen van Yaffa 1977 en Deloris 1981

The Crossing op 1 DVD voor de prijs van 15 € (incl. verzending)

- Federal Maas (trip op de hoge meren (seaway) van Duluth naar Rotterdam)

Foto's koopvaardijschepen, sleepers, vissersschepen, baggerschepen, sleepers enz..

- foto A4 formaat voor 15 € per stuk
- foto van 15 x 10 cm voor 4 € per stuk

Lijst beschikbare schepen op aanvraag

Boeken:

- De Belgische koopvaardij in de 2^{de} WO van R. Machielsens 1^{ste} uitgave 30 €

Vragen en antwoorden

In deze rubriek kunnen er vragen gesteld en/of antwoorden bekomen worden omtrent alle Belgische koopvaardijschepen. Ons mail adres:

BSA-magazine@hotmail.com

Vragen:

Wilfran: mail BSA-magazine@hotmail.com

Wie kan mij informatie bezorgen over de Nieuwpoortse visserij voor 1909?

Gevraagd – Aangeboden

Leden plaatsen hun advertentie gratis voor niet leden is de prijs 1 € per begonnen regel (arial-12)

BSA-magazine@hotmail.com

Gevraagd:

Wilfran: mail BSA-magazine@hotmail.com

Vraagt Officiële lijsten Belgische vissersvaartuigen 1830-1897 copies of scans

Belgische Binnenvaart registers alle jaren liefst copies of scans

Liefst gratis of tegen minimumprijzen.

Aangeboden:

Wilfran: mail BSA-magazine@hotmail.com

Lloyds register 1976-77 2 delen vraagprijs 40 €

Lloyds register 1987-88 3 delen vraagprijs 40 €

Lloyds register 1992-93 3 delen vraagprijs 40 €

De opbrengst is voor onze vereniging

Inhoud BSA-magazine 3:

Voorwoord	Blz. 2
Abonnementen	Blz. 2
Clubnieuws	Blz. 3
Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van begin 2010 tot en met 20 april 2010	Blz. 4
Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van begin 2010 tot en met 20 april 2010	Blz. 7
Verschrikkelijke maritieme ramp in Antwerpen.	Blz. 8
Interprovinciale stoombootdiensten Flandria N.V., Antwerpen (1922	Blz. 10
Wijzigingen in onze visserijvloot van begin 2010 tot en met 20 april 2010	Blz. 14
Wijzigingen in onze sleepbootvloot van begin 2010 tot en met 20 april 2010	Blz. 15
E. Osterrieth & Co. (1877-1887)	Blz. 19
De avonturen van de schoener "Louise-Marie" – deel1	Blz. 22
Armement Collignon S.A., Antwerp	Blz. 30
Boetiek B.S.A.	Blz. 33
Vragen en antwoorden	Blz. 33
Gevraagd en aangeboden	Blz. 34

Einde van ons 3^{de} BSA-magazine
